

CAI
TA 87
-2004



Canada's New Transportation Legislation

A New Framework for Water Transportation



Canada

Office national
des transports
du Canada

A New Framework

On January 1, 1988, the National Transportation Agency of Canada became Canada's regulatory authority for transportation. The Agency replaced the Canadian Transport Commission.

The legislative framework for Canadian transportation has changed. Several new pieces of legislation establish a new approach to transportation regulation. New Acts include the *National Transportation Act*, 1987, and the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1987.

This pamphlet describes the Agency's role under the new legislation as it applies to marine transportation.

Shipping Conferences Exemption Act

The new Act introduces measures to develop greater competition between carriers for shipper business while recognizing the requirement for a stable ocean carrier industry.

- Service contracts between a shipper and one or more conference members are now allowed on a voluntary basis. These contracts are filed with the Agency and kept confidential.
- Conference members have the right to independent action — where other members are adequately notified. Independent action allows a conference member to offer a service or rate different from the conference's established tariff.
- Conference members can jointly fix and quote multimodal rates. Members are prohibited from negotiating as a group with inland carriers.
- There are new procedures for complaints to the Agency where agreements or practices cause unreasonable reductions in service or unreasonable increases in transportation costs.
- Certain practices of international shipping lines operating in conferences are exempted from provisions of the *Competition Act* subject to meeting certain obligations.

Northern Marine Resupply Services

The new provisions relate to Northern Marine Resupply Services to communities within the Mackenzie River watershed and along the coast of the western Arctic between Spence Bay in the east and the United States border in the west. Other marine operations supporting resource exploration or exploitation are no longer subjected to economic regulation by the Agency.

- Licensing procedures have been streamlined. Licensing on the basis of total fleet tonnage provides operational flexibility. Licenses are issued for an indefinite term. The needs of transportation users are now specifically recognized in the licensing process.
- Carriers must publish tariffs in every community served and charge only the published rate. The Agency can disallow or suspend a tariff (or any portion thereof) or a proposed rate increase that is determined to be unjust or unreasonable.
- Parties may apply to the Agency to investigate issues of a broader public interest. The Agency also offers mediation services to resolve disputes between shippers and carriers concerning rates and conditions of service.

Coasting Trade Licenses

Foreign flagged vessels require a waiver to transport passengers or goods between Canadian ports. The Agency evaluates and makes recommendations on applications for coasting waivers. The evaluation process includes an industry search to determine the availability of a suitable Canadian ship.

Canadian ships conduct more than 99 per cent of all coastal marine trade. Fewer than 140 requests for waivers are received on an annual basis.

Bill C-52, respecting the *Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act*, proposes licensing provisions which are similar to the current waiver procedure for foreign flagged vessels.

Pilotage Services

Pilotage authorities are responsible for the provision of pilotage services in certain designated Canadian waters to assist in the safe navigation of vessels. Canada has four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Laurentian Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority and the Pacific Pilotage Authority. Marine pilotage is governed by the *Pilotage Act*.

The Agency must investigate proposed pilotage tariffs in response to an objection. Investigations may include public hearings. The recommendations of the Agency are binding on pilotage authorities.

St. Lawrence Seaway Authority Act

Any person may complain to the Agency that there is unjust discrimination in an existing seaway tariff. The Agency must consider such complaints and report to the St. Lawrence Seaway Authority on its findings.

Seaway tariffs and tariff amendments are filed with the National Transportation Agency of Canada.

Legislative Reviews — A Statutory Requirement

Transportation in Canada will be monitored over the first four years of the legislation to assess effectiveness on a continuing basis. The Agency will conduct annual reviews in 1988, 1989, 1990 and 1991. In January 1992, a comprehensive review will be undertaken. This review will be performed by one or more individuals appointed by the Governor in Council.

These reviews will be complemented by effective communications with the transportation industry. The Agency is interested in hearing from any corporation, association, group, government or individual who can provide valid information.

A full and thorough assessment of the legislation is in the best interests of industry. Unless industry takes the initiative to respond, critical information may not be considered.

This pamphlet is one of a series outlining key features of the *National Transportation Act*, the *Motor Vehicle Transport Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act*, and other pieces of legislation. Limitations or restrictions may apply in some cases.

The complete series of pamphlets includes:

- 1) The New Framework for Rail Transportation
- 2) Rail Network Rationalization
- 3) Rail Rate Pricing and Competitive Access
- 4) A New Framework for Air Transportation
- 5) Air Transportation in Northern and Remote Areas
- 6) Northern Marine Resupply
- 7) Assistance for Travellers with Disabilities
- 8) Mergers and Acquisitions
- 9) Dispute Resolution
- 10) The New *Motor Vehicle Transport Act*
- 11) The National Transportation Agency of Canada
- 12) Monitoring Canada's New Transportation Legislation
- 13) A New Framework for Water Transportation

For further information, please contact:

The Secretary
National Transportation Agency of Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N9

Telephone: (819) 997-0344
Telex: 053-4254 or 053-3615
Facsimile: (819) 997-6727

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Cat. No. TW3-9/1988

ISBN 0-662-56263-1



La nouvelle législation canadienne en matière de transport

Un nouveau cadre pour le transport maritime

Un nouveau cadre

Le 1^{er} janvier 1988, l'Office national des transports du Canada devenait l'organisme chargé de la réglementation des transports au Canada. Il succédait ainsi à la Commission canadienne des transports.

Le cadre législatif des transports au Canada a changé. La promulgation de plusieurs nouveaux textes législatifs, dont la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* donne à la réglementation des transports une nouvelle orientation.

Ce dépliant décrit le rôle que la nouvelle législation donne à l'Office dans le domaine du transport maritime.

Loi dérogatoire sur les conférences maritimes

Cette nouvelle loi instaure des mesures destinées à stimuler la concurrence entre les transporteurs qui se disputent les cargaisons des expéditeurs. Elle tient aussi compte de la nécessité de stabiliser l'industrie du transport maritime au long cours.

- Les contrats de service entre un expéditeur et un ou plusieurs membres de conférences sont maintenant autorisés sur une base volontaire. Ces contrats doivent être déposés auprès de l'Office et demeurent confidentiels.
- Les membres d'une conférence ont le droit d'agir de façon autonome pourvu que les autres membres en soient dûment informés. Cette indépendance permet à un membre d'une conférence d'offrir un service ou un taux de transport différent du tarif établi par la conférence.
- Les membres des conférences peuvent fixer et offrir conjointement des taux multimodaux. Il leur est interdit de négocier collectivement avec des transporteurs en eaux intérieures.
- De nouveaux mécanismes ont été mis en place en ce qui concerne le dépôt de plaintes devant l'Office lorsque des ententes ou des pratiques causent des réductions déraisonnables des services ou des hausses excessives des coûts de transport.
- Certaines pratiques de lignes internationales appartenant à des conférences sont dispensées des dispositions de la *Loi sur la concurrence* sous réserve de satisfaire à certaines obligations.

Approvisionnement du Nord par voie maritime

Les nouvelles dispositions visent les services de ravitaillement par voie maritime des collectivités septentrionales du bassin du fleuve Mackenzie et de la côte de l'ouest de l'Arctique entre Spence Bay, à l'est, et la frontière américaine, à l'ouest. L'Office ne soumet plus les autres opérations maritimes d'appui aux activités d'exploration ou d'exploitation des richesses naturelles à la réglementation économique.

- Les modalités de délivrance des licences ont été rationalisées. Leur délivrance en fonction du tonnage total de la flotte assure la souplesse opérationnelle requise. Les licences sont délivrées pour une durée indéterminée. Les besoins des usagers sont maintenant clairement reconnus dans le processus de délivrance des licences.
- Les transporteurs doivent publier leurs tarifs dans toutes les localités qu'ils desservent et se limiter aux taux publiés. L'Office a le pouvoir de refuser ou de suspendre un tarif (ou toute partie de celui-ci) lorsqu'il le juge injuste ou déraisonnable. Il peut faire de même dans le cas des augmentations de taux.
- Les parties peuvent aussi demander à l'Office d'enquêter sur des questions intéressant un large public. L'Office offre également des services de médiation pour le règlement des différends au sujet des taux et des conditions de service entre expéditeurs et transporteurs.

Licences de cabotage

Une dispense est nécessaire pour que les navires battant pavillon étranger puissent transporter des passagers ou des marchandises d'un port canadien à l'autre. L'Office évalue les demandes de licences de cabotage et fait des recommandations à cet égard. Dans son évaluation, l'Office tient compte de la disponibilité ou non de navires canadiens pouvant fournir le service.

Plus de 99 p. cent du cabotage maritime est effectué par des navires canadiens. L'Office reçoit moins de 140 demandes de licence de cabotage annuellement.

Le projet de loi C-52 concernant la *Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes* propose des mesures de délivrance des licences analogues au système de dispense actuellement utilisé pour les navires battant pavillon étranger.

Services de pilotage

Les administrations de pilotage sont responsables de la prestation de services de pilotage dans certaines eaux canadiennes désignées où ils contribuent à la sécurité de la navigation maritime. Le Canada a quatre administrations de pilotage : celle de l'Atlantique, celle des Laurentides, celle des Grands Lacs et celle du Pacifique. Ces services sont régis par la *Loi sur le pilotage*.

L'Office doit faire enquête sur les tarifs de pilotage proposés lorsque ceux-ci font l'objet d'une plainte. Les enquêtes peuvent donner lieu à des audiences publiques. Les recommandations de l'Office sont exécutoires pour les administrations de pilotage.

Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Toute personne peut se plaindre auprès de l'Office si elle estime qu'un tarif existant de la voie maritime est discriminatoire. L'Office doit examiner ces plaintes et soumettre ses conclusions à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Les tarifs de la voie maritime et les modifications apportées à ceux-ci sont déposés à l'Office national des transports du Canada.

Les examens : une obligation légale

Au cours des quatre premières années d'application de la législation, les transports au Canada seront soumis à une surveillance afin d'évaluer l'efficacité des nouvelles mesures. L'Office procédera à des examens annuels en 1988, 1989, 1990 et 1991. En janvier 1992, un examen complet sera effectué par une ou plusieurs personnes nommées par le gouverneur en conseil.

Ces examens seront complétés par des communications efficaces avec l'industrie des transports. L'Office est désireux d'entendre toute société, association, ou tout groupe, gouvernement ou particulier pouvant lui fournir des renseignements utiles.

L'industrie a tout intérêt à ce que l'évaluation de la législation soit aussi complète et minutieuse que possible. À moins qu'elle n'y prenne part, des renseignements capitaux risquent de ne pas être pris en considération.

Ce dépliant fait partie d'une série de publications qui présentent les points essentiels de la *Loi nationale sur les transports*, de la *Loi sur les transports routiers*, de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* et d'autres lois. Certaines limites ou restrictions peuvent jouer, le cas échéant.

Voici la série complète de ces dépliants :

1. Un nouveau cadre pour le transport ferroviaire
2. Rationalisation du réseau ferroviaire
3. La tarification du transport ferroviaire et l'accès aux services concurrentiels
4. Un nouveau cadre pour le transport aérien
5. Le transport aérien dans le Nord et les régions éloignées
6. Approvisionnement du Nord par voie maritime
7. Une meilleure accessibilité pour les voyageurs handicapés
8. Fusions et acquisitions
9. Règlement des différends
10. La nouvelle *Loi sur les transports routiers*
11. L'Office national des transports du Canada
12. Le suivi de la nouvelle législation canadienne en matière de transport
13. Un nouveau cadre pour le transport maritime

Pour obtenir de plus amples renseignements, prière de s'adresser au :

Secrétaire
Office national des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N9

Téléphone : (819) 997-0344
Téléc. : 053-4254 ou 053-3615
Télécopieur : (819) 997-6727